

Schaft für den Angeklagten übernommen hat. Die Pflichtverletzungen des Angeklagten sind grundlegender Art und daher sehr schwerwiegend und haben zu weittragenden Folgen geführt. Bei der Festsetzung der Höhe der Strafe muß jedoch beachtet werden, daß ein Teil unbewußter Pflichtverletzungen vorliegen und daß der Angeklagte unzureichende Anleitung auf dem Gebiete des Gesundheits- und Arbeitsschutzes durch die ihm übergeordneten Leitungskräfte seines Betriebes erhielt. Wenn auch durch die unzureichende Anleitung die Eigenverantwortlichkeit des Angeklagten nicht aufgehoben oder eingeschränkt wird, so müssen diese Umstände bei der Festsetzung der Höhe der Strafe beachtet werden.

§ 1 Abs. 2 StVZO.

Eine Fläche ist dann für den öffentlichen Verkehr bestimmt, wenn sie jedermann zur Benutzung offensteht und ein allgemein erkennbarer fließender Verkehr tatsächlich vorliegt. Demnach ist eine Ladestraße der Reichsbahn dann eine öffentliche Straße, wenn sie uneingeschränkt jedermann vom und zum Güterbahnhof benutzen darf und tatsächlich uneingeschränkter fließender Verkehr gegeben ist.

OG, Urt. vom 1. April 1966 — 3 Zst V 1/66.

Der Angeklagte war Leiter der BHG in F.

Für Entladearbeiten benutzte die BHG ein Gleis der Deutschen Reichsbahn, das von dem unmittelbar am BHG-Gelände liegenden Güterbahnhof abzweigt. Eine Entladerampe ist nicht vorhanden. Die transportierten Güter wurden direkt neben dem Gleis auf einer sog. Ladestraße gelagert. Diese Ladestraße, die nur zum Teil durch Ladegut blockiert wird, im übrigen aber als Zufahrtsstraße zum Güterbahnhof ständig frei bleibt, wird außer von der BHG auch von anderen Betrieben zu Be- und Entladearbeiten benutzt.

Das Gleis wurde jahrelang nicht sauber gehalten, vor allem fehlte oftmals die für einen ordnungsgemäßen Rangierverkehr notwendige Gleisfreiheit, da Entladegut zu nahe an der Fahrspur gelagert blieb. Dadurch bestand beim Rangieren Entgleisungsgefahr. Die zuständigen Stellen der Deutschen Reichsbahn lehnten es deshalb schon vor 1961 ab, dieses Gleis zu bedienen. Die Verantwortlichen der BHG gingen nun dazu über, die Waggonen mit Traktoren bewegen zu lassen.

Als der Angeklagte im August 1964 die Leitung der BHG übernahm, ordnete er an, daß weiterhin mit Traktoren rangiert wird. Solche Arbeiten wurden in der Zeit vom September 1964 bis Juni 1965 durchgeführt. Dem Angeklagten war bekannt, daß das Reichsbahnamt die erforderliche Genehmigung aus Sicherheitsgründen versagt hatte, das Rangieren mit Straßenfahrzeugen demzufolge nicht statthaft war.

Am 28. Juni 1965 wurde nach Feierabend wiederum mit einem Traktor rangiert. Der Angeklagte schritt dagegen nicht ein. Der Traktor wurde von dem in diesem Verfahren rechtskräftig Verurteilten T. gelenkt, der keine Fahrerlaubnis besaß. Beim Rangieren half ihm der Transportarbeiter P. Dieser hängte das Zugseil an einen Waggon und stellte sich auf dessen vorderes rechtes Trittbrett. Da direkt neben dem Gleis Kohlen lagerten und das Trittbrett in die eingelagerten Kohlen einschneidete, stieg P. auf den Puffer des Waggons. Er stürzte ab und wurde dabei getötet.

Auf Grund dieses Sachverhaltes hat das Kreisgericht den Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung (§ 222 StGB) in Tateinheit mit Vergehen nach § 31 ASchVO und § 91 Abs. 1 StVZO zu einer Gefängnisstrafe von einem Jahr und sechs Monaten verurteilt.

Auf Protest und Berufung änderte das Bezirksgericht dieses Urteil im Schuldausspruch ab. Es verurteilte den Angeklagten wegen fortgesetzten Verstoßes gegen § 31 ASchVO teilweise in Tateinheit mit fahrlässiger Tötung (§ 222 StGB) und Verstoßes gegen § 91 Abs. 1 StVZO zur gleichen Strafe.

Der Generalstaatsanwalt hat die Kassation dieses Urteils zugunsten des Angeklagten beantragt. Der Antrag

führte zur Aufhebung des Urteils, da das Bezirksgericht nicht alle für die Strafzumessung bedeutsamen Umstände aufgeklärt hat.

Aus den Gründen:

Bei der Beurteilung des dem Angeklagten zur Last gelegten fortgesetzten Verstoßes nach § 31 ASchVO und der damit teilweise in Tateinheit begangenen fahrlässigen Tötung hat das Bezirksgericht zunächst richtig festgestellt, daß der Angeklagte ein für die Durchsetzung des Gesundheits- und Arbeitsschutzes Verantwortlicher im Sinne des § 8 ASchVO ist. Zutreffend ist es auch bei der Prüfung der dem Angeklagten obliegenden konkreten Rechtspflichten zu dem Ergebnis gekommen, daß dieser bewußt gegen § 10 ASchVO, § 54 Abs. 1 der ASAO 351/1, § 11 der ABAO 361/1, § 54 Abs. 10 und Abs. 14 der ASAO 351/1, § 28 Abs. 8 der ASAO 351/1 verstoßen hat. Schließlich ist es richtig, daß diese Pflichtverletzungen ursächlich für die Tötung und Gefahrensituation gewesen und diese Folgen unbewußt fahrlässig herbeigeführt worden sind (vgl. Richtlinie des Plenums des Obersten Gerichts über die Behandlung von Rechtsverletzungen auf dem Gebiete des Gesundheits- und Arbeitsschutzes durch die Gerichte vom 15. Dezember 1965 - PIR - 1 - 13/65, NJ 1966 S. 33 ff.). Nicht richtig ist allerdings die Ansicht des Bezirksgerichts, der Angeklagte habe durch Gestatten des Mitfahrens bei Rangierfahrten auch gegen § 103 Abs. 1 der ASAO 351/1 verstoßen. Dieses Verbot erstreckt sich auf Reparatur-, Reinigungs- und Untersuchungsarbeiten, zusammenfassend gekennzeichnet durch den Begriff „Wagenwirtschaft“, jedoch nicht auf den Rangierdienst. Bei Rangierfahrten ist das Mitfahren gestattet (§ 48 der ABAO 351/1). Da das Rangieren mit Straßenkraftfahrzeugen zum Rangierdienst zählt, durfte im vorliegenden Fall der verunglückte P. auf dem Trittbrett des Waggons mitfahren.

Der mit dem Kassationsantrag des Generalstaatsanwalts vertretenen Ansicht, bei der in Rede stehenden Ladestraße handele es sich nicht um eine öffentliche Straße im Sinne der StVO und StVZO, kann nicht gefolgt werden.

Nach § 1 Abs. 2 StVZO gelten als öffentliche Straßen alle für den Straßenverkehr oder für einzelne Arten des Straßenverkehrs bestimmten Flächen. Für den öffentlichen Verkehr bestimmt ist eine Fläche dann, wenn sie jedermann zur Benutzung offensteht und ein allgemein erkennbarer fließender Verkehr tatsächlich vorliegt. Ausgehend vom Gedanken, daß die Verkehrsvorschriften in erster Linie dem Schutze des Lebens und der Gesundheit dienen, müssen die StVO und StVZO demgemäß überall dort Anwendung finden, wo sich Verkehrsteilnehmer auf Fußwegen, Fahrbahnen usw. fortbewegen und hierbei im Hinblick auf andere Verkehrsteilnehmer ständig Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme üben müssen (vgl. Straßenverkehrsrecht der DDR, Berlin 1960, S. 33, 325.). Demnach ist eine Ladestraße der Reichsbahn dann eine öffentliche Straße, wenn sie uneingeschränkt jedermann zum Verkehr vom und zum Güterbahnhof benutzen darf. In vorliegender Sache ist das der Fall.

Nach den zutreffenden Feststellungen des Bezirksgerichts wird die Ladestraße nicht ausschließlich von der BHG, sondern von jedermann benutzt, der Güter von dort abzuholen oder hinzubringen hat. Insofern findet auf der Ladestraße uneingeschränkter, fließender Verkehr statt. Die Gewährleistung der Sicherheit im Verkehr erfordert, daß sich auch diese Verkehrsteilnehmer den rechtlichen Regeln unterwerfen, die für den Verkehr auf öffentlichen Straßen bestehen.

Soweit mit dem Kassationsantrag vorgebracht wird, am Unfalltag sei T. nur zwischen den Gleisen gefahren